



**ANSF** Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza  
delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza delle Ferrovie

prot. n° 004032/2014  
10/06/2014

OR.S.A.

Via Magenta, 13

00185 Roma

p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA s.p.a.**

Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

**Oggetto:** responsabilità del personale di macchina a bordo delle locomotive dell'Impresa ferroviaria Oceanogate.

**Riferimento:** nota Or.S.A. Prot. 70/SG/ORSA FERROVIE del 2/4/2014.

Relativamente alla nota a riferimento, si fa presente che rientra nelle responsabilità di ciascuna Impresa ferroviaria stabilire, in conformità ai punti 4.28 e 4.30 del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" emanato da questa Agenzia con il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012, quali altri agenti, oltre all'agente di condotta, debbano eventualmente essere presenti nella cabina di guida di un treno merci, in relazione alla tipologia di servizio svolto, al materiale rotabile utilizzato e alle altre condizioni di esercizio, per esigenze riconducibili ad attività di sicurezza.

Ai sensi del citato "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", punti 1.4, 1.6 e 10.1, ciascun agente con compiti di sicurezza è in ogni caso soggetto:

- all'obbligo di adempiere agli specifici compiti assegnati in virtù della funzione svolta, la cui chiara individuazione e comunicazione all'agente medesimo è responsabilità dell'Impresa ferroviaria;
- all'obbligo di intervento, nell'ambito delle proprie competenze, ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.

Nel caso di mancato rispetto dei suddetti obblighi con conseguente impatto anche solo potenziale sulla sicurezza della circolazione, trovano applicazione le specifiche procedure emanate da ciascuna Impresa ferroviaria nel rispetto di quanto disciplinato al paragrafo 4 delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria", emanate anch'esse da questa Agenzia con il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012:

- il personale in possesso dell'abilitazione che, durante lo svolgimento dell'attività di sicurezza, è coinvolto in un grave inconveniente di esercizio che ha pregiudicato o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza ferroviaria, deve essere subito sollevato dall'esercizio. Qualora l'attività di sicurezza interessi la circolazione dei convogli, il GI deve provvedere ad inibire la partenza o la prosecuzione della circolazione del convoglio interessato e ad avvisare il titolare dell'abilitazione affinché provveda alla sostituzione del personale coinvolto collaborando inoltre agli eventuali provvedimenti di circolazione necessari. In tutti i casi il titolare dell'abilitazione non deve riutilizzare l'agente di cui sopra in nessuna attività di sicurezza fino alla rivalutazione del requisito professionale da parte di una commissione di esame nominata dall'Agenzia, e di quello sanitario che deve avvenire con le modalità stabilite dal quadro normativo applicabile.

Si informa infine di aver provveduto a far seguito verso l'Impresa ferroviaria Oceanogate affinché le procedure riportate nella documentazione dell'Impresa allegata alla nota a riferimento, rivestendo carattere normativo, siano emanate come disposizioni o prescrizioni di esercizio e in quanto tali inviate a questa Agenzia ai sensi del punto 3.3 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", emanate con il decreto n. 4/2012 di questa Agenzia medesima.



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE Italia

Tel. +39 055 2989701-02 +39 06 41582379 +39 06 48880621 Fax +39 055 2382509  
www.ansf.it agenzia.sicurezza@ansf.it agenzia.sicurezza@pec.ansf.it  
codice fiscale 94165250484

Il Direttore  
Ing. Amedeo Gargiullo





**Or.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: [www.orsaferrrovie.it](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 02 aprile 2014

Prot. 70/SG/ORSA FERROVIE

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Ing. Alberto Chiovelli

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Direzione Tecnica  
Ing. Giovanni Costa

Oggetto: responsabilità del personale di macchina a bordo delle locomotive dell'Impresa ferroviaria OceanoGate.

La ditta OceanoGate, con sede a La Spezia - via San Bartolomeo 20 e a Melzo - via 1° Maggio; svolge servizi di trasporto ferroviario.

Il modulo di condotta adottato, secondo quanto dichiarato dal gruppo dirigente della Società, prevede sempre due persone a bordo locomotiva; a regime queste persone saranno entrambe abilitate alla guida del mezzo.

L'organizzazione del lavoro è descritta nel documento aziendale allegato: "Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze OG.C.015 Rev 12 del 31/03/2014".

Tale organizzazione è stata ribadita in occasione di incontri avuti con i Rappresentanti per la Sicurezza dei Lavoratori e verbalmente riaffermata in occasione di riunioni con le Organizzazioni Sindacali.

In tali circostanze la scrivente O.S. ha manifestato perplessità circa l'attribuzione delle responsabilità in capo all'agente assegnato al servizio di "accompagnamento" in caso di inconvenienti di esercizio, ed in particolare:

1. Il Decreto ANSF n° 8/2011 art.6 prescrive che le IF/GI debbano, tra l'altro:

- prevedere che, nei casi di coinvolgimento del personale di condotta in gravi inconvenienti di esercizio che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione, il personale di condotta stesso sia subito rimosso dal servizio, ne sia interrotta l'utilizzazione nelle mansioni di sicurezza e se del caso sia sottoposto ad una valutazione delle competenze disattese e ad un corso di recupero. Il personale potrà essere riammesso in servizio solo dopo che l'IF/GI abbia accertato e reso tracciabile l'assenza di responsabilità dell'agente o che l'agente abbia superato l'esame sulle competenze disattese tenuto nel rispetto del presente Decreto e abbia superato la visita sanitaria prevista nella Disposizione di RFI n. 55/2006 e successive modifiche e integrazioni.

2. La Disposizione n°5/2012 del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale disciplina i provvedimenti da intraprendere nei confronti del personale di condotta delle Imprese Ferroviarie coinvolto in indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita e/o in incidenti e inconvenienti che abbiano o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza dell'esercizio ferroviario.
3. Il Decreto ANSF n° 4/2012 Allegato C comma 4 - riepiloga e conferma in via generale quanto già normato, attribuendo responsabilità al "personale in possesso dell'abilitazione":

#### **4 Gestione e valutazione del personale a seguito di gravi inconvenienti di esercizio**

Il personale in possesso dell'abilitazione che, durante lo svolgimento dell'attività di sicurezza, è coinvolto in un grave inconveniente di esercizio che ha pregiudicato o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza ferroviaria, deve essere subito sollevato dall'esercizio. Qualora l'attività di sicurezza interessi la circolazione dei convogli, il GI deve provvedere ad inibire la partenza o la prosecuzione della circolazione del convoglio interessato e ad avvisare il titolare dell'abilitazione affinché provveda alla sostituzione del personale coinvolto collaborando inoltre agli eventuali provvedimenti di circolazione necessari.

In tutti i casi il titolare dell'abilitazione non deve riutilizzare l'agente di cui sopra in nessuna attività di sicurezza fino alla rivalutazione del requisito professionale da parte di una commissione di esame nominata dall'Agenzia, e di quello sanitario che deve avvenire con le modalità stabilite dal quadro normativo applicabile.

4. In base a quanto previsto dal Decreto ANSF 4/2012, Allegato A - Art. 4.7.2 e Allegato C Art. 2.1, il personale di Accompagnamento svolge attività di sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario.
5. Il personale a bordo delle locomotive dell'Impresa Ferroviaria è assoggettato alle norme contenute nell'Istruzione Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), che in particolare prevede:
  - Art. 1 comma 3 – Nei casi imprevisti ogni agente, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti;
  - Art 3 comma 3 – Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.  
Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.  
Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.
6. La Disposizione 1/2014 di RFI riscrive alcune normative di esercizio tra le quali il Regolamento Segnali, ora Regolamento sui segnali, in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale; in particolare all'art. 2 della Disposizione si cita l'art. 21 del Regolamento segnali, così modificato:

- 1) L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo e attenersi alle procedure stabilite dall'IF di appartenenza al fine di richiamare l'attenzione dell'agente di condotta;
- 2) Quando il personale di un treno abbia rilevato l'esistenza di un pericolo su un binario della linea o altra anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, adottando, in quanto applicabili, i provvedimenti di cui all'art. 27.

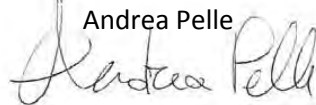
Alla luce di quanto esposto la scrivente O.S. pone, agli Uffici in Indirizzo; i seguenti quesiti:

- a) E' verosimile, vista la normativa in vigore, immaginare che in caso di inconveniente di esercizio tale da pregiudicare la sicurezza della circolazione, il 2° agente detto di "accompagnamento" sia completamente esente da responsabilità in merito all'accaduto e non venga quindi coinvolto nelle citate procedure previste da ANSF e RFI, che comprendono la rimozione dal servizio e i successivi esami medico-professionali, così come sostenuto dall'Impresa Ferroviaria?
- b) In virtù di principi generali di responsabilità e delle disposizioni citate in maniera non esaustiva, considerato che l'agente di "accompagnamento" possiede le conoscenze e le capacità tali da poter contribuire ad evitare un incidente; è corretto sostenere che egli si possa esentare dal seguire con attenzione la marcia del treno e da qualsiasi intervento utile ad evitare l'inconveniente di esercizio solo in virtù di una temporanea attribuzione di compiti?

In attesa di riscontro porgiamo distinti saluti

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle





Il Direttore Tecnico è il responsabile della redazione e della applicazione del presente documento

## DESCRIZIONE DELLA TIPOLOGIA DEL TRASPORTO

Oceanogate effettuerà attività di trasporto di merci e di merci pericolose sulle linee e negli impianti riportate/i nel Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza..

## MODULO DI CONDOTTA ADOTTATO

Il contratto applicato è quello del comparto degli Autoferrotranvieri e per i turni degli equipaggi si applicano le regole disciplinate dal RDL 2328 del 19 ottobre 1923 come previsto dall'Accordo Aziendale.

La condotta, essendo tutte le locomotive attrezzate con Scmt, sarà garantita da un solo agente in possesso della specifica abilitazione di macchinista pertinente allo svolgimento della mansione.

In macchina è presente anche un accompagnatore che ha il compito, in caso di malore del macchinista, di lanciare l'allarme, di immobilizzare il convoglio e prestare il primo soccorso sanitario anche utilizzando il defibrillatore di cui è dotata ogni locomotiva.

La relativa valutazione dei rischi relativamente alla procedura di emergenza per l'attivazione del soccorso sanitario in caso di malore del macchinista è stata condivisa con gli RLS.

Tale accompagnatore può possedere indifferentemente una o più delle seguenti abilitazioni:

- Modulo A o FTA;
- Modulo D o AT;
- abilitazione alla condotta con limitazione da secondo agente in fase di professionalizzazione secondo la Disp.31/2000 di RFI;
- un agente in fase di professionalizzazione secondo il Decreto 8/2011e del dlgs 247/2010, in possesso della necessaria autorizzazione.;
- abilitazione da macchinista

A regime Oceanogate avrà entrambi gli agenti, sia il macchinista che l'accompagnatore, abilitati macchinista, mod D, Mod A, FTA, AT e verificatore ed il processo formativo persegue tale l'obiettivo entro il primo semestre 2015.

Sia nella fase transitoria che in quella a regime le responsabilità di condotta sono interamente a carico del macchinista anche se l'accompagnatore è anche lui macchinista o abilitato Mod D che assume invece il ruolo e le responsabilità di 2° agente solo in caso di guasto in corsa dell'Scmt e di proseguimento fino a fine corsa con velocità ridotta.

Se l'accompagnatore fosse abilitato solo al modulo A o FTA in caso di guasto dell'Scmt in corsa il treno non potrà proseguire la marcia.

In sintesi il macchinista è responsabile della condotta e l'accompagnatore, che svolge le proprie funzioni primarie di manovra, verifica e formazione in partenza ed in arrivo, in cabina di guida non ha nessuna responsabilità (è come se fosse in vettura) ed effettua lavoro effettivo solo in caso di malore del macchinista, di guasto dell'Scmt, di richiesta del Regolatore delle Circolazione nonché se è in fase di professionalizzazione come macchinista (quando effettua una delle 120 giornate di condotta effettiva, è ritenuto responsabile come il macchinista).

## IMPIANTI NEI QUALI L'AZIENDA OPERA

Le attività di manovra, unione, distacco rotabili e verifica tecnica negli impianti di origine/destinazione dei treni di Oceanogate si svolgeranno negli impianti riportati nel documento OG.B.MSGS. Le attività sono



**ANSF** Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza  
delle Ferrovie

**ANSF** Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza delle Ferrovie

prot. n° 004035/2014  
10/06/2014

Or.S.A.  
Via Magenta, 13

00185 Roma

**Oggetto:** Conformità disposizioni su Telefoni di Bordo.

**Riferimento:** nota OR.S.A. protocollo n°116/S.G./OR.S.A. Ferrovie del 27/05/2014.

In esito alla nota a riferimento, si comunica di avere chiesto all'Impresa ferroviaria le proprie valutazioni in merito a quanto segnalato e i provvedimenti che abbia ritenuto eventualmente necessario adottare, anche alla luce del fatto che la procedura di cui alla nota protocollo TRNIT-DT\P\2014\0025552 del 16/05/2014 allegata alla nota a riferimento:

- risulta in contrasto con la nota di Trenitalia protocollo TRNIT-DT\P\2014\0003163 del 22/01/2014, con la quale veniva ritenuto non corretto il ricorso, da parte dell'agente di condotta, all'apparecchio palmare GSM-R come sostituto del Cab Radio/Car kit in caso di guasto di tale dispositivo;
- apportando modifiche a quanto stabilito al paragrafo 1.2, 3° capoverso 1° alinea della PEIF 22.0 di codesta Impresa ferroviaria, richiede l'applicazione, da parte di Trenitalia, del Regolamento (CE) N. 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009, della quale si chiede evidenza;
- rivestendo carattere normativo in quanto disciplinante l'operatività del personale di Trenitalia con compiti di sicurezza della circolazione, deve essere emanata come disposizione o prescrizione di esercizio e in quanto tale inviata a questa Agenzia per la messa agli atti ai sensi del punto 3.3 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", emanate con il decreto n. 4/2012 di questa Agenzia medesima.

Il Direttore  
Ing. Amedeo Gargiullo

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE Italia

Tel. +39 055 2989701- 02 +39 06 41582379 + 39 06 48880621 Fax +39 055 2382509  
www.ansf.it agenzia.sicurezza@ansf.it agenzia.sicurezza@pec.ansf.it  
codice fiscale 94165250484



**OR.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: [www.orsafferrovie.it](http://www.orsafferrovie.it)

E-mail: [sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 27 maggio 2014  
Prot. n°116 /S.G./OR.S.A. Ferrovie

Spett.le ANSF

Oggetto: Conformità disposizioni su Telefoni di Bordo

La scrivente OS sottopone a codesta rispettabile Agenzia, la Disposizione allegata inviata dalla Direzione Tecnica di Trenitalia il 16 maggio u.s., con la quale si ammette -in deroga anche atto partenza- la circolazione di locomotive con telefono di bordo guasto.

Si sottolinea al riguardo quanto espresso da codesta Agenzia con Prot. 008939/2013 del 10/12/2013 in riferimento alla considerazione che: *“La disponibilità del collegamento terra-treno e bordo-bordo consente di gestire in maniera più agevole e rapida le comunicazioni; ciò è ancora più evidente nei casi di convogli ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali le disposizioni e prescrizioni di RFI e delle Imprese Ferroviarie impongono in tali circostanze la verifica di efficienza atto partenza”*

In attesa di riscontro, porgiamo distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle

All.2

**Oggetto:** **Richiesta di intervento urgente.**

**Riferimento:** nota Segreteria Generale Or.S.A. prot. n° 283/S.G./Or.S.A. del 25/11/2013.

In esito alla nota a riferimento si fa innanzitutto presente che la sicurezza della circolazione ferroviaria, nell'ambito delle attribuzioni di questa Agenzia, è assicurata dai dispositivi ed impianti a tal fine installati e dalla correlata normativa di esercizio. Il ricorso ai sistemi di comunicazione, tra i quali rientra il collegamento terra-treno, si rende necessario per la ripresa della marcia in caso di degrado dei sopracitati dispositivi e impianti. Al riguardo il punto 11.6 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, emanato da questa Agenzia con il decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, impone la sospensione della circolazione qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione.

Si ricorda che sulla rete gestita da RFI l'efficienza dell'apparecchiatura radiotelefonica è imposta dalla prescrizione RFI-DTC A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 in caso di treno affidato al solo agente di condotta (punto 2.4):

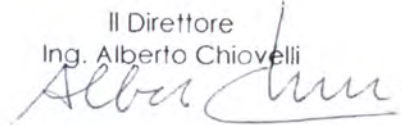
*".... . In tutti i casi, ad inizio servizio e comunque prima della partenza, (l'agente di condotta) è tenuto a confermare verbalmente al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione l'avvenuta associazione dell'apparecchiatura per il collegamento via radio terra-treno",*

operazione possibile solo con il collegamento radio terra-treno efficiente in quel frangente.

La disponibilità del collegamento terra-treno e bordo-bordo consente di gestire in maniera indubbiamente più agevole e rapida le comunicazioni; ciò è ancora più evidente nei casi di convogli ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali le disposizioni e prescrizioni di RFI e delle Imprese ferroviarie impongono in tali circostanze la verifica di efficienza atto partenza.

Premesso quanto sopra si comunica di aver richiesto all'Impresa ferroviaria interessata di verificare quanto segnalato nella nota a riferimento, di adottare i provvedimenti correttivi eventualmente necessari e di informare al riguardo questa Agenzia.

Il Direttore  
Ing. Alberto Chiovelli







Direzione Tecnica

**Oggetto: Modulo di condotta ad "agente solo" con mezzi di trazione attrezzati con Cab-Radio / Car-Kit in cabina di guida**

**Allegati: 1**

A riscontro di alcuni quesiti posti in base ai ritorni di esperienza relativi alla nota di pari oggetto TRNIT-DT\P\2014\0007648 del 12/02/2014 (allegata), si forniscono i seguenti chiarimenti.

A seguito di avaria dell'apparecchiatura Cab-Radio/Car-Kit verificatasi su un veicolo dotato di cabina di guida durante le fasi di messa in servizio o durante la corsa, il treno può essere effettuato **con un solo Agente di Condotta** alle seguenti condizioni:

- a) l'Agente di Condotta, che deve dare immediato avviso alla Sala Operativa/COT di giurisdizione del manifestarsi dell'anormalità, deve essere in possesso di apparecchio palmare GSM-R efficiente;
- b) nei treni merci l'Agente di Condotta deve essere affiancato da Tecnico Polifunzionale Treno (già TPC) e quest'ultimo deve essere dotato di palmare GSM-R efficiente del tipo in dotazione al PdC.

Le suddette condizioni possono essere mantenute non oltre l'ultimo rientro, nella giornata solare in cui si è verificato l'evento, nella località sede di Impianto Manutenzione competente per la riparazione di dette apparecchiature Cab-Radio/Car-Kit o, in caso di mancato rientro, comunque non oltre la giornata solare successiva.

Ricevuta comunicazione dell'avaria del Cab-Radio/Car-Kit, la Sala Operativa/COT deve attivarsi affinché il veicolo possa venire inviato a riparazione allo scadere del limite indicato al precedente capoverso, fatto salvo che scaduto detto termine, fino a riparazione eseguita, è fatto tassativo divieto di utilizzare il veicolo con un solo Agente di Condotta.

Nel caso che per necessità contingenti (es. mancanza scorte) il veicolo interessato ad avaria Cab-Radio/Car-Kit non possa essere sottoposto a riparazione, oltre il limite sopra indicato i relativi treni devono essere effettuati con due Agenti di Condotta.